



PRESSEINFORMATION

Kontakt

Iveco Magirus AG, Manfred Kuchlmayr, Robert-Schuman-Str. 1, D-85716 Unterschleißheim
Tel. +49 (0)89 31771-120, Fax +49 (0)89 31771-452, manfred.kuchlmayr@iveco.com

Unterschleißheim, Mai 2006

DER NEUE IVECO DAILY: NEUER LOOK, MEHR LEISTUNG, EURO 4

Mit dem neuen Daily, vorgestellt im Mai 2006, kommt die vierte Generation von einem der erfolgreichsten Transporter Europas auf dem Markt. 1978 erstmals präsentiert, wurden mittlerweile weit mehr als 1,7 Millionen Exemplare gebaut und verkauft. Kontinuierliche Weiterentwicklung, stets mit Blick auf den Kundennutzen, sorgte dafür, dass Ivecos Transporterbaureihe nicht nur stets auf der Höhe der Zeit war, sondern häufig neue Maßstäbe in der Klasse leichten Lkw von 2,8 t bis 6,5 t zulässigem Gesamtgewicht (zGG) setzte. Hin und wieder wurden so umfangreiche Neu- und Weiterentwicklungen eingeführt, dass zu Recht von einem Generationswechsel gesprochen wurde. Wobei immer die Grundphilosophie beibehalten wurde: Lkw-artiger Leiterraum für hohe Robustheit, einzeln aufgehängte Vorderräder für große Wendigkeit und Hinterradantrieb für eine unabhängig von der jeweiligen Beladungssituation stets optimale Traktion; Zuverlässigkeit, Effizienz und Vielseitigkeit. So auch jetzt.

Neues Fahrerhaus

Zunächst fällt das neue Fahrerhaus, gezeichnet von Giorgetto Giugiaro, ins Auge: fließende Linien ohne scharfe Übergänge; die sanft nach unten gewölbte Motorhaube, die in einem Kühlergrill ausläuft, der deutlich die Verwandtschaft zu den schwereren Lkw des Konzerns zeigt; große Leuchteinheiten unter Klarglas, in denen Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer und vordere Blinkleuchten zusammengefasst sind; ein wuchtiger, hoch angesetzter Stoßfänger für noch mehr Sicherheit für Insassen, Ladung und Fahrzeug; große elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel, auf beiden Seiten mit integriertem Weitwinkelspiegel und ebenfalls integrierten seitlichen Blinkern.

Im Innern setzt sich fort, was sich außen schon deutlich angekündigt hat. Das völlig neu gestaltete Armaturenbrett mit einem Instrumententräger, der neben großen Rundinstrumenten für Drehzahl und Fahrgeschwindigkeit, als Viertelkreis ausgeführten Anzeigen für Tankinhalt und Motortemperatur sowie den Kontrollleuchten auch ein Multifunktionsdisplay enthält, auf dem eine Vielzahl von Informationen abgerufen werden kann: vom Gesamt- und Tageskilometerstand bis hin zum Durchschnittsverbrauch und der On-Board-Diagnose.

Gleich neben dem neu gestalteten Lenkrad mit in das Armaturenbrett integriert wurde der Schalthebel. Seine Neupositionierung weg vom Fahrerhausboden sowie die Verkürzung des Handbremshebels um zehn Zentimeter (ohne dass deshalb mehr Kraft zum Betätigen der Feststellbremse erforderlich ist) machen den im Verteilerverkehr oder im Reisemobil häufigen Durchstieg durch das Fahrerhaus erheblich leichter. Zwei mehrfach belegte Lenkstockschralter – links für Licht und Blinker, rechts für Scheibenwischer und Tempomat – sowie die Anordnung sonstiger Schalter im Armaturenbrett bzw. in der Mittelkonsole machen die Bedienung einfach und selbst erklärend. In der Mittelkonsole befinden sich auch drei DIN-Schrächte, ein vierter kann auf Wunsch in der über der Windschutzscheibe quer durch das Fahrerhaus laufenden Dachkonsole eingerichtet werden.

Für die passive Sicherheit sorgt der serienmäßige Fahrer-Airbag in Kombination mit dem Dreipunkt-Sicherheitsgurt mit Gurtstraffer. Auf Wunsch sind ein (abschaltbarer) Beifahrer-Airbag – ebenfalls kombiniert mit einem Gurtstraffer – und Seitenfenster-Airbags rechts und links erhältlich.

Eine Vielzahl von Ablagemöglichkeiten und der zweifarbige Bezug des Armaturenbretts runden das neue Design des Fahrerhauses ab.

Neue Motoren

Alle Motoren des neuen Daily entsprechen der europäischen Richtlinie Euro 4. Iveco hat dies bei allen Fahrzeugen mit bis zu 6 t zulässigem Gesamtgewicht mit einer gekühlten, vom elektronischen Motormanagement gesteuerten Abgasrückführung (AGR) erreicht. Wenn besonders strenge Anforderungen erfüllt werden müssen, ist ein Diesel-Partikelfilter (DPF), der in den 6,0- und 6,5-Tonnern sowie den Fahrzeugen für die Personenbeförderung serienmäßig verbaut ist, als Option erhältlich.

Bei den Motoren handelt es sich um Weiterentwicklungen der bekannten 2,3- und 3,0-l-Maschinen, beides Vierzylinder mit oben liegender Nockenwelle, vier Ventilen pro Zylinder und Common-Rail-Einspritzung. Die 2,3-l-Motoren bietet Iveco in den Versionen HPI (71 kW/96 PS und 85 kW/116 PS) mit Wastegate-Turbolader sowie HPT (100 kW/136 PS) mit Turbolader mit variabler Geometrie an. Diese Leistungsvarianten kommen in den Daily-Modellen bis 4,0 t zGG zum Einsatz.

Der 3,0-l-Motor wurde in beiden Leistungsvarianten stärker: Die Version HPI (Wastegate-Lader) leistet jetzt 107 kW (146 PS), das maximale Drehmoment beträgt 350 Nm. Die Version HPT (Turbolader mit variabler Geometrie) kommt auf eine Nennleistung von 129 kW (176 PS), sein Drehmoment erreicht ein Maximum von 400 Nm – der Spitzenwert in dieser Klasse. Dieses Drehmoment liegt über einen Drehzahlbereich von 1.250/min bis 3.000/min an und macht den Motor unerreicht elastisch. Die 3,0-l-Motoren sind für alle Daily-Modelle – auch die Minibusse – verfügbar.

Motoröl- und Ölfilterwechsel sind bei beiden Motoren nur alle 40.000 km erforderlich. Der Zahnriemen des 2,3-l-Motors soll alle 240.000 km (oder fünf Jahre), die Longlife-Steuerkette der 3,0-l-Variante nur alle 350.000 km gewechselt werden.

Ein neuer CNG-Motor, der komprimiertes Erdgas als Kraftstoff nutzt, wird im ersten Quartal 2007 das Motorenangebot für den Daily ergänzen. Dieser Motor basiert auf dem 3,0-l-Diesel und wird 100 kW (136 PS) leisten. Auch die neuen CNG-Dailys werden aufgrund ihrer niedrigen Schadstoffemissionen, die noch unter Euro 5 liegen, als EEV (besonders umweltfreundliche Fahrzeuge) anerkannt sein. Bis zu ihrer Einführung bietet Iveco weiterhin die Vorgängermodelle mit Erdgasmotor (2,8 l; 78 kW/106 PS) an.

Getriebe und elektrische Anlage

Je nach Fahrzeuggewicht und Motorleistung setzt Iveco 5- oder 6-Gang-Getriebe ein. Beide Getriebe stammen von ZF und sind voll synchronisiert. Der Schalthebel ist nahe dem Lenkrad in das Armaturenbrett integriert. Kurze Schaltwege und exakte Kulissenführung lassen die Gangwechsel zum Kinderspiel werden.

Für alle Modelle und Motorleistungen stehen außerdem die automatisierten, wahlweise auch manuell-sequenziell schaltbaren 6-Gang-Getriebe Agile – ebenfalls von ZF – zur Wahl. Auch hier ist der Schalthebel in das Armaturenbrett integriert.

Eine komplett neu entwickelte elektrische Anlage nutzt die CAN-Bus-Technik für die Kommunikation aller elektronischen Steuerungen des Fahrzeugs (und der Aufbauten) untereinander und mit dem Fahrzeug-Hauptcomputer. Durch weniger Kabel (- 30 %) und spezielle Steckverbinder wird die Zuverlässigkeit des ohnehin als Ausfall-arm bekannten Daily nochmals verbessert. Außerdem ermöglicht dieses System schnellere und genauere Fehleranalysen durch die Off- oder On-Bord-Diagnose.

Neue Bremsanlage

Größere Bremsscheiben – jetzt innenbelüftet – in den neuen 16-Zoll-Rädern ermöglichen einen kürzeren Bremsweg: Aus 100 km/h steht das Fahrzeug bei voller Beladung nach weniger als 42 m, bei häufig vorkommender halber Nutzlast bereits nach unter 40 m. Die Feststellbremse wirkt jetzt auf die hinteren Bremsscheiben, wodurch die Wartung vereinfacht und das Leergewicht um rund 9 kg verringert wurden.

Unterstützt wird die Bremsanlage durch ABS 8, die neueste Version des Antiblockiersystems. In dieses System ist die elektronische Bremskraftverteilung (EBD) integriert. Zusammen sorgen ABS und EBD dafür, dass unabhängig von Beladungszustand und Fahrbahnverhältnissen nie ein einzelnes Rad blockiert.

Das Stabilitätsprogramm ESP – ebenfalls in seiner neuesten Version 8 – verhindert durch Abbremsen einzelner Räder und Eingriffe in das Motormanagement bei für die jeweilige Fahrbahnbeschaffenheit zu hohen Kurvengeschwindigkeiten ein Unter- oder Übersteuern des Daily. Integraler Bestandteil des ESP8 ist die Antriebsschlupfregelung ASR, welches das Durchdrehen beider Räder – zum Beispiel auf Schnee – durch Reduzieren des Motordrehmoments sofort unterbindet bzw. ein einzelnes durchdrehendes Rad – zum Beispiel bei starker Beschleunigung – abbremst, bis es wieder „Grip“ hat. In

besonderen Situationen – zum Beispiel beim Fahren mit Schneeketten – kann der Fahrer das ASR abgeschaltet.

Der hydraulische Bremsassistent (HBA) erkennt an der Geschwindigkeit, mit der das Bremspedal herunter getreten wird, dass der Fahrer eine Vollbremsung vorhat und baut sofort den vollen Bremsdruck auf. Dadurch werden oft wertvolle Meter Bremsweg gespart, wobei das ABS stets ein Blockieren der Räder verhindert und das Fahrzeug immer lenkbar bleibt.

Die Motorschleppmoment-Regelung (MSR) verhindert ein Blockieren der Antriebsräder bei Lastwechseln – zum Beispiel bei abruptem Gaswegnehmen – auf rutschigem Untergrund. Auch dadurch bleibt der Daily immer lenkbar und gerät nicht ins Schleudern.

Rahmen und Achsen

Der aus dem Lkw-Bau abgeleitete Leiterraahmen besteht aus durchgehend einteiligen U-Profil-Längsträgern mit eingeneteten Querträgern. Das macht den Daily robust und erleichtert die Montage unterschiedlichster Aufbauten. Selbst eine Ladebordwand kann mit minimalem Aufwand angebaut werden.

Die Räder der Vorderachse sind einzeln an Doppelquerlenkern aufgehängt. Bei den Modellen mit bis zu 3,5 t Gesamtgewicht und 1.800 kg Vorderachslast übernimmt eine Querblattfeder aus Stahl mit Gummi-Dämpfungselementen die Federung. Bei höheren Vorderachslasten und Gesamtgewichten kommen längs angeordnete Drehstabfedern zum Einsatz.

Die einfach übersetzte Hinterachse ist bei allen Modellen der Baureihen L und S sowie allen Kastenwagen an Parabelfedern aufgehängt. Bei den schwereren C-Modellen kommen Trapezfedern zum Einsatz.

Stoßdämpfer und Stabilisatoren ergänzen das Federungssystem.

Modelle und Varianten

Nach wie vor ist die Transporter-Baureihe Daily in die Modellreihen L (3,2 und 3,3 t zGG), S (3,5 t zGG) und C (3,5 – 6,5 t zGG) aufgeteilt. Die L- und S-Modelle sind an der Hinterachse einzeln bereift, bei der C-Reihe, vorgesehen für schwerere Einsätze, kommt hinten Zwillingsbereifung zum Einsatz.

Iveco bietet alle Daily-Modelle als Windlauf, Fahrgestell mit Fahrerhaus und Kastenwagen an. Verschiedene Gewichts- und Leistungsvarianten gibt es außerdem als Kipper, leichte Kipper (mit Alu-Kippbrücke) und Kombi. Schlüsselfertige Branchenmodelle – zum Beispiel mit Kühlaufbau, als Werkstattwagen oder als Spezialversion für Kurier- und Expressdienste – runden das Angebot ab.

Minibusse auf Daily-Basis bietet das Iveco-Unternehmen Irisbus an.

Der Verkauf des neuen Daily hat bereits begonnen.

11/2006 (em)

Iveco

Iveco ist ein global agierender Hersteller von leichten, mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen. Iveco ist der Welt des Transports und der Zufriedenheit ihrer Kunden verpflichtet. Deshalb setzt sie fortschrittlichste Technologien ein und gewährleistet zuverlässige Leistung und höchste Qualität von Produkten und Dienstleistungen, die sie ihren Kunden überall auf der Welt anbietet. Ivecos Strategie besteht im Generieren profitablen Wachstums durch Konzentration auf ihre Kunden und Märkte sowie durch stetige Verbesserung von Technik und Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte. Transportsicherheit, Umweltschutz und Transportproduktivität sind gemeinsam mit technischer Innovation und schlanker Unternehmensstruktur Schlüsselemente dieser Strategie. Iveco produziert und verkauft jährlich mehr als 160.000 Nutzfahrzeuge, Busse und Spezialfahrzeuge in allen Teilen der Welt und erzielt damit einen Umsatz von 9,3 Milliarden Euro. Der Konzern mit 31.000 Mitarbeitern und 844 Händlern betreibt 49 Werke in 19 Ländern sowie 15 Forschungs- und Entwicklungszentren.

Bildunterschriften

Daily2006Kawa_Pr.jpg

Der neue Daily: neues Fahrerhaus, neue Euro-4-Motoren, neue Bremsanlage, neue elektrische Anlage.

Daily2006Armaturen Brett.jpg

Übersichtlich und klar strukturiert: das Armaturen Brett des Daily Jahrgang 2006. jetzt in das Armaturen Brett integriert ist der Schalthebel für manuelle oder automatisierte Getriebe.